

EXTRAFISCALIDADE – DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E A TRIBUTAÇÃO DOS PATINETES ELÉTRICOS NAS OPERAÇÕES RELATIVAS AO COMÉRCIO EXTERIOR

HARA, Leandro Eidi¹

Resumo: O presente trabalho tem por escopo analisar a carga tributária incidente sobre as operações relativas ao comércio exterior envolvendo os patinetes elétricos, os quais recorrentemente vêm sendo utilizados como meio de transporte nos grandes centros do Brasil, especialmente pela sua praticidade, economia e sustentabilidade. Essa nova tecnologia disponível para aquisição no mercado brasileiro, em grande parte, é proveniente do exterior e, embora a busca por esta novidade tenha aumentado gradativamente em nosso país, fato é que a elevada tributação sobre a importação obstaculiza um maior crescimento deste seguimento tão importante não só para o Brasil, mas para o mundo, considerando a situação em que se encontra o meio ambiente. Espera-se que esta pesquisa chame a atenção do Poder Público para uma reanálise da incidência tributária sobre operações que envolvam o benefício da coletividade global, como é o caso da importação dos patinetes elétricos. Para a elaboração desse trabalho, foram utilizados métodos tais como pesquisas legislativas a partir do texto constitucional e de leis infraconstitucionais, bem como doutrinas, jurisprudência e busca de informações nos meios de comunicação.

Palavras-chave: meio ambiente; desenvolvimento sustentável; patinetes elétricos; tributos; extrafiscalidade.

Introdução

Apesar de ser um assunto diariamente debatido, não é de hoje a preocupação com o meio ambiente. O conceito de desenvolvimento sustentável existe desde a década de 70, tendo sido primeiramente mencionado na Conferência das Nações Unidas sobre Direitos Humanos e Meio Ambiente ocorrida em Estocolmo no ano de 1972.

A relevância do tema já àquela época não passou despercebida pelo Poder Constituinte de 1988. Por isso, a atual Carta Magna prevê expressamente em seu artigo 225 que “todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”.

Enfatizando-se a importância da preservação ambiental, a Constituição Federal ainda dispõe, nos termos do artigo 170, que a defesa do meio ambiente é um dos princípios norteadores da ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre

¹ Mestrando em Direito na UNIMAR – Universidade de Marília-SP. Especialista em Direito Tributário pelo IBET – Instituto Brasileiro de Estudos Tributários. Advogado.

iniciativa, e que tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social.

Logo, por imposição constitucional, toda conduta do Poder Público e da coletividade deve sempre se pautar nos ditames da defesa dos valores ecológicos, garantindo-se a satisfação das necessidades da atual geração sem o comprometimento das futuras gerações.

Devido à preocupação com o meio ambiente, os países têm investido em tecnologias sustentáveis que minimizem os danos causados à natureza. Com relação aos problemas do aquecimento global e da poluição do ar, o setor automobilístico tem sido uma das áreas de maior foco das inovações tecnológicas de caráter sustentável.

Tendo em vista que três dos principais gases do efeito estufa são emitidos por veículos movidos a combustíveis fósseis e, em menor quantidade, a biocombustíveis, e que a queima de combustíveis fósseis é tida como a principal causa da poluição do ar, a ideia de substituí-los por veículos elétricos é interessantíssima. É nesse sentido que ganham força os patinetes elétricos.

A novidade de 2018 vem sendo abraçada pela população brasileira. Seja pela sua praticidade ou pela economia, fato é que os patinetes elétricos têm sido utilizados como verdadeiros meios de transporte nos grandes centros do Brasil. De qualquer maneira, a principal característica desta inovação é a sustentabilidade. Porque movido a eletricidade, o patinete elétrico não emite os gases causadores do efeito estufa e nem poluem o ar que respiramos.

Todavia, embora a busca por esta novidade tenha aumentado gradativamente em nosso país, a elevada tributação sobre a sua importação tem impedido um maior crescimento deste seguimento tão importante não só para o Brasil, mas para o mundo. É essa questão que será tratada no decorrer do artigo.

Desenvolvimento sustentável e a Constituição Federal de 1988

Dada a substituição do homem pela máquina nos meios de produção, o aumento da população e conseqüentemente da demanda de consumo de produtos industrializados, o crescimento da indústria automobilística e dentre outros fatores, a poluição ambiental e a escassez progressiva dos recursos naturais disponíveis já eram debatidas a nível internacional, desde a Conferência das Nações Unidas sobre Direitos Humanos e Meio Ambiente ocorrida em Estocolmo em 1972, ocasião em que surgiu o conceito de desenvolvimento sustentável (AMARAL, 2007).

O enfoque sobre a questão ambiental como direito fundamental também foi tratado na Carta do Direito ao Desenvolvimento da Organização das Nações Unidas em 1986, no sentido de que o desenvolvimento sustentável deveria ser prioridade de todos Estados (FERREIRA; RIBEIRO, 2005).

Esse fato não passou despercebido pelo Poder Constituinte de 1988. Diante da consciência mundial acerca de que o avanço do setor industrial trazia consigo impactos ecológicos extremamente negativos, a atual Carta Magna passou a prever expressamente em seu artigo 225 o dever do Estado no tocante à promoção da proteção ambiental, de modo que todos “têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”.

Realizando-se uma leitura mais aprofundada do texto maior, percebe-se que o ordenamento jurídico se volta enfaticamente à preservação dos valores ambientais. Por exemplo, nos termos do artigo 170, a defesa do meio ambiente é tida pela própria Constituição Federal como um dos princípios gerais da ordem econômica. No campo da competência da União, os artigos 21, XIX e XX, e 22, IV, XII e XXVI, tratam dos recursos hídricos, saneamento básico, águas, energia, jazidas, minas, atividades nucleares.

Já no âmbito da competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, dispõe o artigo 23 a respeito da proteção das paisagens naturais notáveis, dos sítios arqueológicos; da preservação do meio ambiente incluindo-se aqui as florestas, a fauna e a flora; do combate à poluição em qualquer de suas formas.

Por sua vez, prevê o artigo 24 a competência concorrente dos Entes Federativos para legislar sobre florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição; proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico; responsabilidade por dano ao meio ambiente.

Isto posto, verifica-se que o desenvolvimento nacional encampado no artigo 3º, inciso II, da Constituição Federal, logicamente, deve observar os limites ecológicos, ou seja, precisa ser sustentável. Segundo Massignan e Silveira (2017, p. 122),

a interpretação sistemática indica que a sustentabilidade foi adotada como valor (axiológico) e princípio (deontológico)² explícito, ao constar, no próprio preâmbulo da CF/88, o dever de desenvolvimento, cuja concretização normativa extrai-se dos arts. 3º, II, 174, parágrafo único (planejamento e desenvolvimento equilibrado), art. 192 (sistema financeiro tem de promover o desenvolvimento que serve aos interesses

da coletividade), art. 205 (vinculado ao pleno desenvolvimento da pessoa); art. 218 (desenvolvimento científico e tecnológico com o dever de observar os limites ecológicos) e art. 219³ fixando, de forma indelével, o compromisso da República Federativa do Brasil de promover o desenvolvimento por esse caminho.

Nesse sentido:

O artigo 170 da Constituição Federal, principalmente no que se refere aos fundamentos, aos objetivos e aos princípios da ordem econômica e financeira, está diretamente relacionado à política ambiental prevista no art. 225. A ordem econômica não pode ficar desvinculada dos preceitos de proteção ao meio ambiente em razão do fator inerente a qualquer atividade produtiva: o fator natureza. Não há atividade econômica sem influência no meio ambiente, e a manutenção dos recursos naturais é essencial à continuidade da atividade econômica e à qualidade de vida da sociedade. (MAIDANA; RIBEIRO, 2009, p. 7393).

E não poderia ser diferente. A proteção ecológica é medida constitucionalmente imposta justamente porque é primordial à coletividade, melhor dizendo, à humanidade. É o meio ambiente, composto por toda vegetação, animais, micro-organismos e por todos recursos naturais tais como solo, água, ar, energia, dentre outros tantos, que possibilita a vida. Portanto, de rigor que o desenvolvimento seja norteado pelo princípio da defesa ambiental previsto, como dito alhures, e não por coincidência, no artigo 170 da Constituição Federal, que trata da ordem econômica.

Logo, uma breve definição do desenvolvimento sustentável seria a compatibilização entre desenvolvimento e o respeito ao meio ambiente. Nos ensina Amaral (2007, p. 33):

Desenvolvimento sustentável é aquele que assegura as necessidades da presente geração sem comprometer a capacidade das gerações futuras de resolver suas próprias necessidades. A presente geração tem o dever de deixar para as futuras gerações um meio ambiente igual ou melhor do que aquele que herdou da geração anterior. Constata-se da leitura do art. 225 da CF/88 que a futura geração possui o direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado, além de constituir também em uma justiça intergeracional, pois essa futura geração precisa de um meio ambiente saudável para atender suas necessidades.

Em linhas gerais, desenvolvimento sustentável significa o progresso da sociedade, seja no âmbito econômico, tecnológico, cultural ou social, visando à “manutenção das bases vitais da produção e reprodução do homem e de suas atividades, garantindo igualmente uma relação satisfatória entre os homens e destes com seu ambiente” (DERANI, 2001, p. 174). Noutros termos, é a melhora na qualidade de vida do ser humano, fundada, evidentemente, na preservação dos recursos naturais que são salutares para que exista uma nova geração.

Dito isso, nota-se que a proteção ecológica é condição para que ocorra, de fato,

desenvolvimento. Ora, caso não se respeite o meio ambiente, de que maneira novas gerações prosperarão? Indo mais longe, de que modo o homem continuará a existir? Fica claro que só haverá progresso da sociedade, isto é, desenvolvimento, se, e somente se, a preservação dos valores ecológicos estiver presente.

Bem pontua Elali (2007, p. 88), no sentido de que

a proteção do meio ambiente é necessária do ponto de vista da própria eficiência dos comportamentos econômicos. É que se estes não respeitarem o meio ambiente, estarão causando danos ao próprio sistema econômico, porque serão necessários recursos pra corrigir as distorções do ambiente, da estrutura natural.

Eficiente deve ser o comportamento que, além de gerar desenvolvimento, aumentar riquezas e minimizar perdas, não crie novos custos para a economia que lhe serve de base, inclusive para o Estado.

Conforme os ensinamentos de Spagolla (2008), o alvo principal do desenvolvimento sustentável é a superação da ideia de que o desenvolvimento econômico não se coaduna com a defesa ambiental. Segundo a autora, é de extrema necessidade a coexistência entre a exploração dos recursos naturais e a preservação do meio ambiente, mesmo porque, como sustentado no presente trabalho, é precisamente desses recursos da natureza que o ser humano extrai a sua sobrevivência.

Em suma, é notável o zelo que o ordenamento jurídico tem para com a proteção do meio ambiente, afinal, a preservação dos recursos naturais é primordial para a vida do ser humano. É cristalino que toda conduta da sociedade, e principalmente a do próprio Poder Público que a representa, deve sempre se pautar nos ditames da preservação dos valores ecológicos, garantindo-se a satisfação das necessidades da atual geração sem o comprometimento das futuras gerações. Não há que se falar em desenvolvimento onde não houver proteção ambiental. É dizer, desenvolvimento e sustentabilidade são conceitos indissociáveis.

Aquecimento global e a poluição do ar

A questão da sustentabilidade ganha ainda mais importância quando nos deparamos com a atual fase que se encontra o meio ambiente. Devido à evolução desenfreada e descontrolada do setor industrial e ao avanço do homem sobre os recursos naturais, sem a mínima consciência ambiental, a intensificação do efeito estufa é algo que vem sendo tratado com toda atenção.

Sinteticamente, o efeito estufa ocorre graças à presença de alguns gases na atmosfera, os quais impedem o retorno, ao espaço, de parcela do calor proveniente dos raios solares. A

priori, trata-se de um processo da própria natureza que possibilita a vida terrestre, vez que são esses gases existentes naturalmente que mantêm a temperatura média do planeta em condições de sobrevivência. No entanto, em razão da poluição do ar ocasionada pelo homem, a concentração dos gases de efeito estufa vem aumentando insustentavelmente na atmosfera.

Segundo informações extraídas do sítio eletrônico do Ministério do Meio Ambiente, a título de exemplo, verificou-se que a concentração de dióxido de carbono na atmosfera em 2005 excedeu absurdamente a variação natural dos últimos 650 (seiscentos e cinquenta) mil anos, chegando ao valor recorde de 379 (trezentas e setenta e nove) partes por milhão em volume, resultando-se em um aumento de quase 100 (cem) partes por milhão em volume desde a era pré-industrial (BRASIL, 2012).

Esta mudança na concentração dos gases de efeito estufa na atmosfera tem desequilibrado o processo natural de devolução da energia solar ao espaço, fato que vem acarretando mudanças climáticas pelo aumento da temperatura (BRASIL, 2012). Eis o chamado aquecimento global.

Infelizmente, as consequências do aquecimento global são assustadoras. De acordo com o Relatório Especial do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas – IPCC, o aumento da temperatura média global em 2 °C acima dos níveis pré-industriais já poderia ensejar a perda de habitats naturais e de espécies, a diminuição de calotas polares com consequente aumento do nível do mar, certamente afetando a saúde, os meios de subsistência e a segurança do ser humano, bem como o crescimento econômico (WWF, 2018).

Além da intensificação do efeito estufa, que já é um mal imenso, a poluição do ar também implica em diversos outros problemas de saúde. Seja na rua ou dentro de casa, várias são as fontes de poluição, porém, suas implicações são igualmente fatais: asma, outras doenças respiratórias e doenças cardíacas estão entre os efeitos adversos à saúde conhecidos por serem causados por ar poluído (ONU, 2019a).

A Organização Pan-Americana da Saúde – OPAS (2019) ressalta que a Organização Mundial da Saúde – OMS considera a poluição do ar como o maior risco ambiental para a saúde. O órgão alerta que os poluentes microscópicos, ao caírem nos sistemas respiratório e circulatório do ser humano, comprometem os pulmões, coração e até mesmo o cérebro. Ainda, segundo dados da OPAS (2019), a poluição do ar implica na morte prematura de 7 milhões de pessoas todos os anos por ocasionar doenças como o câncer, acidente vascular cerebral e doenças cardiovasculares e pulmonares.

Tamanha é a preocupação internacional com o aquecimento global e com a poluição do ar que o tema do Dia Mundial do Meio Ambiente, celebrado em 05 de junho deste ano de 2019 na China, foi exatamente a “Poluição do Ar”. Marcando o referido dia, o secretário-geral da Organização das Nações Unidas, António Guterres, salientou que considera o combate à mudança climática a batalha de nossas vidas, que o aquecimento global trata-se de uma ameaça existencial e que, por isso, sugere taxar a poluição e extinguir os subsídios destinados aos combustíveis fósseis e a novas usinas de carvão (ONU, 2019b).

No que se refere ao aquecimento global e à poluição do ar, atualmente existem ao menos três tratados internacionais que cuidam dessas problemáticas. São eles: Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima (UNFCCC), firmado em 1992 na Cúpula da Terra realizada no Rio de Janeiro do qual são partes 197 países, com o intuito de impedir que o homem interfira de maneira prejudicial e permanente no clima da Terra; Protocolo de Kyoto, consolidado em 1997 no Japão do qual são partes 192 países, visando à redução de emissões de gases do efeito estufa; e o Acordo de Paris, assinado em 22 de abril de 2016 por 175 países em Nova Iorque, no qual ficou ajustado entre as partes a adoção de medidas para combater as alterações climáticas e fomentar ações e investimentos com vistas à sustentabilidade (ONU, 2019?).

Diante do exposto, constata-se que a falta de consideração aos valores ecológicos tem feito com que o homem destrua o seu próprio habitat, tornando-o, aos poucos, inadequado para sua própria sobrevivência. A ação humana em desfavor ao meio ambiente tem efeito ricochete, de modo que todo dano causado a ele enseja consequências negativas à vida do ser humano. Tomando a poluição do ar como parâmetro do presente trabalho, viu-se que são catastróficos os efeitos do aquecimento global e da mera inalação do ar poluído. Portanto, é crucial a mobilização da população global para reverter esse panorama.

Novas tecnologias: patinetes elétricos

Cientes dos malefícios advindos do desrespeito ao meio ambiente, os países têm investido fortemente em tecnologias sustentáveis que minimizem os danos causados à natureza. No tocante ao aquecimento global e à poluição do ar, considerando que três dos principais gases do efeito estufa – dióxido de carbono, gás metano e óxido nitroso – são emitidos por veículos movidos a combustíveis fósseis e, em menor quantidade, a biocombustíveis (BRASIL, 2012), e que a queima de combustíveis fósseis é tida como a principal causa da poluição do ar (OPAS,

2019), o setor automobilístico é uma das áreas de maior foco das inovações tecnológicas de caráter sustentável. De acordo com Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC), os meios de transporte são responsáveis por 25% das emissões globais de gases do efeito estufa (ONU, 2018).

A ideia é a de substituir os veículos movidos a combustíveis fósseis por veículos elétricos. Levando em consideração que a eletricidade é uma fonte de energia que pode² ser limpa e renovável, é certo que a adoção da utilização de meios de transporte movidos por ela é muito mais interessante quando se trata da proteção ambiental, especialmente pelo fato de que os carros elétricos não emitem gases causadores do efeito estufa.

Aqui na América do Sul, por exemplo, o Chile se destaca por ser o país com a maior frota de ônibus elétricos do continente latino e do Caribe (ONU, 2019c) e, segundo informações da empresa chinesa produtora dos primeiros ônibus elétricos do Chile, a BYD (2015?), a utilização de um ônibus totalmente elétrico equivale à redução da emissão de carbono de 33 (trinta e três) carros. Não ficam para trás o Equador e Colômbia, que também lançaram neste ano nas cidades de Guayaquil, Cali e Medellín, frotas de 20 (vinte), 125 (cento e vinte e cinco) e 64 (sessenta e quatro) ônibus elétricos (ONU, 2019c).

Conforme estudos realizados pela ONU Meio Ambiente do Panamá em 2017, caso todos os ônibus e táxis de vinte e duas cidades e doze países da América Latina fossem substituídos por veículos elétricos, a partir daquele ano até 2030, haveria uma economia de aproximadamente 64 (sessenta e quatro) bilhões de dólares em combustíveis e, o mais importante, reduzir-se-ia 300 (trezentos) milhões de toneladas equivalentes de dióxido de carbono, conseqüentemente evitando-se a morte prematura de mais de 36.500 pessoas por doenças respiratórias associadas à qualidade do ar (ONU, 2017).

Logo, a mobilidade urbana é um aspecto extremamente relevante e que há de ser levado em conta quando o assunto se voltar à defesa do meio ambiente. É nesse contexto de desenvolvimento sustentável, de substituição dos meios de transporte abastecidos com combustíveis fósseis por veículos movidos a energia limpa, não emissivos de gases poluentes, que se insere o patinete elétrico.

Antes brinquedos, hoje verdadeiros meios de transporte, os patinetes elétricos já são famosos no mundo inteiro. No Brasil, a sua utilização como forma de locomoção nos grandes

² Na hipótese de a eletricidade provir da queima de combustíveis fósseis, é claro que ela não será considerada “limpa” ou “renovável”. A eletricidade somente terá essas qualidades se ela for gerada a partir de fontes com essas mesmas características.

centros teve maior destaque a partir de 2018 e, a cada dia que passa, verifica-se que as pessoas têm comprado essa ideia especialmente pela sua praticidade, economia e, sobretudo, sustentabilidade.

A praticidade do patinete elétrico reside em seu tamanho. Por serem portáteis e dobráveis, eles ocupam pouco espaço, facilitando a vida do condutor no trânsito que não precisará procurar por horas alguma vaga de estacionamento, sem contar o fato de que são extremamente fáceis de serem transportados para uma localidade que seja mais distante. Já o aspecto da economia é evidenciado na medida uma carga completa de sua bateria gera autonomia para se deslocar em média 30 (trinta) quilômetros (XIAOMI, ca. 2019).

De qualquer modo, a característica mais importante dessa inovação tecnológica, sem sombra de dúvidas, é a sustentabilidade. A poluição ambiental é uma triste realidade que vem se agravando e são inúmeras as consequências negativas decorrentes dessa falta de zelo com o meio ambiente (aumento da temperatura global, perda de habitats naturais e de espécies, a diminuição de calotas polares e o aumento do nível do mar, doenças cardiorrespiratórias, mortalidade prematura, etc.). Aliás, como defendido acima, a preservação dos valores ecológicos é dever de todos e *conditio sine qua non* para que ocorra desenvolvimento.

Então, por que não incentivar a utilização de uma tecnologia limpa como é a do patinete elétrico que vem sendo adotada como alternativa de meio de transporte? Os veículos movidos a combustíveis fósseis são responsáveis por 25% das emissões globais de gases do efeito estufa e a queima desse tipo de combustível é a principal causa da poluição do ar. Portanto, qual seria a razão de não estimular o uso do patinete elétrico o qual não emite nenhum gás poluente?

É nesse ponto que se quer chegar.

Carga Tributária Incidente na Importação dos Patinetes Elétricos

Grande parte dos patinetes elétricos disponíveis para aquisição no mercado brasileiro é proveniente do exterior e, embora a busca por esta novidade tenha aumentado gradativamente no Brasil, a tributação sobre a importação destes produtos não vem no sentido de incentivar um maior crescimento deste seguimento. Ao contrário, de acordo com diretor do setor de Veículos Elétricos Levíssimos da Associação Brasileira de Veículos elétricos – ABVE, Rui Almeida, as vendas dessas novidades tecnológicas tal como a bicicleta elétrica e o patinete elétrico só não é maior devido aos preços que são altos por conta da carga tributária (CHIBA, 2019). E ele não

deixa de ter razão, conforme será demonstrado a seguir.

De fato, no Brasil, a tributação incidente nas operações relativas ao comércio exterior é bem acentuada, principalmente quando se fala em importação de produtos estrangeiros. A diferença de tratamento para com a exportação é que esta última, de maneira geral, traz muito mais recursos e vantagens para o país, e é por isso que ela é incentivada. Conforme o sistema jurídico pátrio, a importação de produtos do exterior é gravada por ao menos cinco tributos: imposto de importação, imposto sobre produtos industrializados, as contribuições sociais PIS e COFINS e pelo imposto sobre circulação de mercadorias e serviços.

Imposto sobre a importação de produtos estrangeiros

Resumidamente, o imposto de importação trata-se de um tributo federal cuja competência para instituí-lo pertence à União, conforme prevê o artigo 153, I, da Constituição Federal. Nos termos do Código Tributário Nacional e do Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6.759 de 2009), o fato gerador³ desse imposto é a entrada de produtos estrangeiros no território nacional, sendo o contribuinte⁴ o importador, assim considerada qualquer pessoa que promova a entrada de mercadoria estrangeira no território aduaneiro, o destinatário de remessa postal internacional indicado pelo respectivo remetente e o adquirente de mercadoria entrepostada.

Com relação ao critério quantitativo⁵ do imposto sobre a importação, a base de cálculo será o valor aduaneiro apurado segundo as normas do artigo VII do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio – GATT 1994, quando a alíquota for ad valorem; e a quantidade de mercadoria expressa na unidade de medida estabelecida, quando a alíquota for específica. Já a alíquota

³ Decreto nº 6.759/2009. Art. 72. O fato gerador do imposto de importação é a entrada de mercadoria estrangeira no território aduaneiro (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 1º, caput, com a redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 1988, art. 1º).

⁴ Decreto nº 6.759/2009. Art. 104. É contribuinte do imposto (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 31, com a redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 1988, art. 1º):

I - o importador, assim considerada qualquer pessoa que promova a entrada de mercadoria estrangeira no território aduaneiro;

II - o destinatário de remessa postal internacional indicado pelo respectivo remetente; e

III - o adquirente de mercadoria entrepostada.

⁵ Decreto nº 6.759/2009. Art. 75. A base de cálculo do imposto é (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 2º, com a redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 1988, art. 1º, e Acordo sobre a Implementação do Artigo VII do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio - GATT 1994 - Acordo de Valoração Aduaneira, Artigo 1, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 30, de 15 de dezembro de 1994, e promulgado pelo Decreto nº 1.355, de 30 de dezembro de 1994):

I - quando a alíquota for ad valorem, o valor aduaneiro apurado segundo as normas do Artigo VII do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio - GATT 1994; e

II - quando a alíquota for específica, a quantidade de mercadoria expressa na unidade de medida estabelecida.

aplicável, com fulcro no artigo 90⁶ do Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6.759 de 2009), será a correspondente ao posicionamento da mercadoria na Tarifa Externa Comum, na data da ocorrência do fato gerador, uma vez identificada sua classificação fiscal segundo a Nomenclatura Comum do Mercosul⁷.

Apesar de o AVA-GATT estabelecer seis métodos diferentes de apuração, como parâmetro para este trabalho será adotado o primeiro método de valoração, qual seja, o valor da transação, que corresponde ao “preço efetivamente pago ou a pagar pelas mercadorias, em uma venda para exportação para o país de importação”⁸, ajustado de acordo com as disposições da Instrução Normativa nº 327/03.

Assim, considerando que a classificação fiscal do patinete elétrico segundo a Nomenclatura Comum do Mercosul situa-se na posição 8711.60.00⁹, visto que se trata de um ciclo equipado com motor elétrico para propulsão, nos termos da Tarifa Externa Comum, a alíquota de imposto de importação aplicável ao valor aduaneiro desse produto é de 20%. Portanto, em um fictício cenário, supondo que o preço do patinete elétrico a ser importado perfaça o montante de R\$2.000,00 (dois mil reais), sem contar os outros custos e gastos que integram o valor aduaneiro, o montante devido só a título de imposto de importação seria de R\$400,00 (quatrocentos reais). Pode até não parecer muito, porém, este é apenas um dos tributos que gravam as operações de importação do patinete elétrico.

⁶ Art. 90. O imposto será calculado pela aplicação das alíquotas fixadas na Tarifa Externa Comum sobre a base de cálculo de que trata o Capítulo III deste Título (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 22).

⁷ No tocante ao imposto de importação, vale mencionar o regime de ex-tarifário, que consiste na redução temporária da alíquota do referido tributo nas operações que envolvam bens de capital, de informática e telecomunicação, quando não existir produção nacional semelhante. Trata-se de um mecanismo do governo federal com vistas a atrair investimentos para o país, aumentando a inovação das empresas mediante a inclusão de tecnologias inéditas no Brasil. Para a inserção de determinado bem neste regime é necessário observar o previsto na Portaria nº 309 de 24 de junho de 2019, publicada no Diário Oficial da União em 26 de junho de 2019, que estabelece os requisitos e procedimentos para a concessão da condição de ex-tarifário. Nos termos do art. 22 da Portaria, os pleitos de concessão de ex-tarifários, deferidos e indeferidos, constarão de uma lista mantida na página eletrônica do Ministério da Economia na internet. Como na atual listagem de ex-tarifários vigentes disponível no sítio eletrônico do Ministério da Economia não se encontra o patinete elétrico, a alíquota de imposto de importação aplicável a este produto não sofre redução por conta desse regime.

⁸ Instrução Normativa nº 327/03. Art. 9º. O valor de transação é o preço efetivamente pago ou a pagar pelas mercadorias, em uma venda para exportação para o país de importação, ajustado de acordo com as disposições desta Instrução Normativa.

⁹ Nos termos da Solução de Consulta nº 98.114 – Cosit, a Receita Federal já manifestou entendimento no sentido de que produtos como o patinete elétrico correspondem à classificação fiscal situada na posição 8711.60.00, porque se trata de um ciclomotor com propulsão elétrica para transporte de uma só pessoa em vias de circulação baixa, como calçadas e ciclovias.

Imposto sobre produtos industrializados

Em seu turno, o imposto sobre produtos industrializados, também de competência da União (art. 153, IV, da CF), trata-se de um tributo que igualmente incide sobre a importação de produtos industrializados do exterior, tal como é o patinete elétrico. O Código Tributário Nacional¹⁰¹¹ e o Decreto¹²¹³ nº 7.212 de 15 de junho de 2010 consideram que o fato gerador do IPI – Importação é o desembaraço aduaneiro e que o contribuinte desse imposto é o importador ou quem a lei a ele equiparar.

Com fundamento nos artigos 47¹⁴, I, do Código Tributário Nacional, e 190¹⁵ do Decreto nº 7.212/2010, a base de cálculo desse imposto é o valor aduaneiro acrescido do montante devido a título de imposto sobre a importação e dos encargos cambiais efetivamente pagos pelo importador ou dele exigíveis. Quanto a alíquota, nos termos do artigo 189¹⁶ do referido decreto, esta será o percentual previsto na Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI (Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016) correspondente ao produto importado.

Dessarte, levando em conta a situação hipotética acima, bem como o fato de que o patinete elétrico ocupa a posição 8711.60.00 da TIPI, o valor devido de IPI – Importação será equivalente a 35% da soma do valor do patinete – R\$2.000,00 (dois mil reais) – com a quantia devida a título de imposto sobre a importação – R\$400,00 (quatrocentos reais) –, o que resulta

¹⁰ Art. 46. O imposto, de competência da União, sobre produtos industrializados tem como fato gerador:

I - o seu desembaraço aduaneiro, quando de procedência estrangeira;

¹¹ Art. 51. Contribuinte do imposto é:

I - o importador ou quem a lei a ele equiparar;

¹² Art. 35. Fato gerador do imposto é (Lei nº 4.502, de 1964, art. 2º):

I - o desembaraço aduaneiro de produto de procedência estrangeira

¹³ Art. 24. São obrigados ao pagamento do imposto como contribuinte:

I - o importador, em relação ao fato gerador decorrente do desembaraço aduaneiro de produto de procedência estrangeira (Lei no 4.502, de 1964, art. 35, inciso I, alínea “b”);

¹⁴ Art. 47. A base de cálculo do imposto é:

I - no caso do inciso I do artigo anterior, o preço normal, como definido no inciso II do artigo 20, acrescido do montante:

a) do imposto sobre a importação;

b) das taxas exigidas para entrada do produto no País;

c) dos encargos cambiais efetivamente pagos pelo importador ou dele exigíveis;

¹⁵ Art. 190. Salvo disposição em contrário deste Regulamento, constitui valor tributável:

I - dos produtos de procedência estrangeira:

a) o valor que servir ou que serviria de base para o cálculo dos tributos aduaneiros, por ocasião do despacho de importação, acrescido do montante desses tributos e dos encargos cambiais efetivamente pagos pelo importador ou dele exigíveis (Lei nº 4.502, de 1964, art. 14, inciso I, alínea “b”);

¹⁶ Art. 189. O imposto será calculado mediante aplicação das alíquotas, constantes da TIPI, sobre o valor tributável dos produtos (Lei nº 4.502, de 1964, art. 13).

em R\$840,00 (oitocentos e quarenta reais). A esta altura já é possível sentir o peso da carga tributária incidente sobre a importação do patinete elétrico. Mas não para por aí.

PIS e COFINS

A Constituição Federal ainda outorga a competência tributária à União para instituir contribuições sociais sobre a importação de produtos estrangeiros, e assim ela o fez. Com base nos artigos 149, §2º, II, e 195, IV, da Constituição Federal, a União, através da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, instituiu as contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços – PIS/PASEP-Importação e para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior – COFINS-Importação.

De acordo com a referida lei, o fato gerador¹⁷ da PIS e da COFINS sobre a importação é a entrada de bens estrangeiros no território nacional ou o pagamento, o crédito, a entrega, o emprego ou a remessa de valores a residentes ou domiciliados no exterior como contraprestação por serviço prestado. Já os contribuintes¹⁸ são o importador, assim considerada a pessoa física ou jurídica que promova a entrada de bens estrangeiros no território nacional; a pessoa física ou jurídica contratante de serviços de residente ou domiciliado no exterior; e o beneficiário do serviço, na hipótese em que o contratante também seja residente ou domiciliado no exterior, ressaltando-se que se equipara ao importador o destinatário de remessa postal internacional indicado pelo respectivo remetente e o adquirente de mercadoria entrepostada.

¹⁷ Art. 3º O fato gerador será:

I - a entrada de bens estrangeiros no território nacional; ou

II - o pagamento, o crédito, a entrega, o emprego ou a remessa de valores a residentes ou domiciliados no exterior como contraprestação por serviço prestado.

¹⁸ Art. 5º São contribuintes:

I - o importador, assim considerada a pessoa física ou jurídica que promova a entrada de bens estrangeiros no território nacional;

II - a pessoa física ou jurídica contratante de serviços de residente ou domiciliado no exterior; e

III - o beneficiário do serviço, na hipótese em que o contratante também seja residente ou domiciliado no exterior.

Parágrafo único. Equiparam-se ao importador o destinatário de remessa postal internacional indicado pelo respectivo remetente e o adquirente de mercadoria entrepostada.

Com fulcro nos artigos 7º¹⁹ e 8º²⁰ da Lei nº 10.865/2004, a base de cálculo dessas contribuições, no caso da entrada de bens estrangeiros no território nacional, é o valor aduaneiro, sendo a alíquota da PIS-Importação o equivalente a 2,1%, e a da COFINS-Importação, 9,65%. Isto posto, a título dessas contribuições ter-se-ia o débito tributário de R\$235,00 (duzentos e trinta e cinco reais).

ICMS sobre a entrada de bem ou mercadoria importados do exterior por pessoa física ou jurídica

Finalmente e não menos importante, além dos mencionados tributos federais, a Carta Magna, nos termos do artigo 155, II, §2º, “a”, também outorgou a competência tributária aos Estados para instituir ICMS sobre a entrada de bem ou mercadoria importados do exterior por pessoa física ou jurídica, ainda que não seja contribuinte habitual do imposto, qualquer que seja a sua finalidade, cabendo o imposto ao Estado onde estiver situado o domicílio ou o estabelecimento do destinatário da mercadoria, bem ou serviço.

Consoante o artigo 4º²¹ da Lei Kandir (Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, que regula este imposto de caráter nacional), o contribuinte do ICMS-Importação é a pessoa física ou jurídica que, mesmo sem habitualidade ou intuito comercial, importe mercadorias ou bens do exterior, qualquer que seja a sua finalidade. Já a base de cálculo²² será

¹⁹ Art. 7º A base de cálculo será:

I - o valor aduaneiro, na hipótese do inciso I do caput do art. 3º desta Lei; ou (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

II - o valor pago, creditado, entregue, empregado ou remetido para o exterior, antes da retenção do imposto de renda, acrescido do Imposto sobre Serviços de qualquer Natureza - ISS e do valor das próprias contribuições, na hipótese do inciso II do caput do art. 3º desta Lei.

²⁰ Art. 8º As contribuições serão calculadas mediante aplicação, sobre a base de cálculo de que trata o art. 7º desta Lei, das alíquotas: (Redação dada pela Lei nº 13.137, de 2015)

I - na hipótese do inciso I do caput do art. 3º, de: (Redação dada pela Lei nº 13.137, de 2015) (Vigência)

a) 2,1% (dois inteiros e um décimo por cento), para a Contribuição para o PIS/Pasep-Importação; e (Incluído pela Lei nº 13.137, de 2015)

b) 9,65% (nove inteiros e sessenta e cinco centésimos por cento), para a Cofins-Importação; e (Incluído pela Lei nº 13.137, de 2015)

²¹ Art. 4º Contribuinte é qualquer pessoa, física ou jurídica, que realize, com habitualidade ou em volume que caracterize intuito comercial, operações de circulação de mercadoria ou prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, ainda que as operações e as prestações se iniciem no exterior. Parágrafo único. É também contribuinte a pessoa física ou jurídica que, mesmo sem habitualidade ou intuito comercial:

²² Art. 13. A base de cálculo do imposto é:

V - na hipótese do inciso IX do art. 12, a soma das seguintes parcelas:

a) o valor da mercadoria ou bem constante dos documentos de importação, observado o disposto no art. 14;
b) imposto de importação;
c) imposto sobre produtos industrializados;
d) imposto sobre operações de câmbio;

a soma das seguintes parcelas: valor da mercadoria ou bem constante dos documentos de importação, observado o disposto no artigo 14²³; imposto de importação; imposto sobre produtos industrializados²⁴; imposto sobre operações de câmbio; quaisquer despesas aduaneiras; quaisquer outros impostos, taxas, contribuições e despesas aduaneiras. Por ser um tributo de âmbito estadual, cada unidade federativa tem a liberdade para deliberar qual será alíquota aplicável e, porque seu cálculo demanda conhecimentos técnicos da ciência contábil, não será apurado o valor que seria devido a seu título. O que importa é evidenciar a quantidade de tributos incidentes na importação do patinete elétrico.

Logo, percebe-se que razão assiste ao diretor da Associação Brasileira de Veículos elétricos – ABVE. Realmente, a carga tributária incidente sobre a importação do patinete elétrico não colabora para a vinda desta tecnologia ao país, que ainda carece de empresas produtoras desta novidade. Como restou demonstrado na situação hipotética, a tributação sobre essa operação acresce o valor do patinete elétrico em pelo menos 73,75% (o valor da transação era de R\$2.000,00, ao passo que o valor com a soma dos tributos federais chegou a R\$3.475,00), isso sem incorporar outros custos e gastos ao valor aduaneiro e sem computador o valor devido a título de ICMS-Importação, que varia de acordo com o estado destino da mercadoria, o que, certamente, implicaria em um aumento ainda maior.

Extrajurisdicção Como Forma de Concretizar o Desenvolvimento Nacional

Levando em consideração todo raciocínio traçado até aqui, de se ver que a carga tributária sobre as operações de importação dos patinetes elétricos vai na contramão do desenvolvimento nacional, o qual só é possível quando compatibilizado com a proteção dos valores ecológicos, afinal, é exatamente dos recursos naturais que o ser humano retira a sua sobrevivência.

Como dito, não é de hoje o conhecimento internacional acerca das consequências resultantes da ação humana em desfavor do meio ambiente. Tomando-se como parâmetro o aquecimento global e a poluição do ar, verifica-se que não é à toa a preocupação das nações.

e) quaisquer outros impostos, taxas, contribuições e despesas aduaneiras;

²³ Art. 14. O preço de importação expresso em moeda estrangeira será convertido em moeda nacional pela mesma taxa de câmbio utilizada no cálculo do imposto de importação, sem qualquer acréscimo ou devolução posterior se houver variação da taxa de câmbio até o pagamento efetivo do preço.

²⁴ Nos termos do art. 13, §2º, da Lei Kandir, não integra a base de cálculo do imposto o montante do Imposto sobre Produtos Industrializados, quando a operação, realizada entre contribuintes e relativa a produto destinado à industrialização ou à comercialização, configurar fato gerador de ambos os impostos.

Por isso que desde a década de 70 já se falava no conceito de desenvolvimento sustentável, e isso foi adotado pela Constituição Federal de 1988.

Nos termos do artigo 225 da Carta Magna, todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, sendo dever do Poder Público e da coletividade a sua defesa e preservação para as presentes e futuras gerações, porque essencial à sadia qualidade de vida. Não por acaso, conforme dispõe o artigo 170, a defesa do meio ambiente é um dos princípios que norteiam a ordem econômica.

Interpretando-se sistematicamente o direito positivo brasileiro, é perfeitamente possível chegar à conclusão de que o meio ambiente saudável é um direito fundamental, sendo certo que a sua proteção está incluída, mesmo que de forma implícita, nos fundamentos²⁵ e objetivos²⁶ da República Federativa do Brasil. Ora, a dignidade da pessoa humana, o desenvolvimento nacional, a erradicação da pobreza e a marginalização e redução das desigualdades sociais e regionais, e a promoção do bem de todos somente são possíveis com um meio ambiente que seja propício a sanar as necessidades das gerações atual e futura. Repisa-se: o progresso da sociedade e a sustentabilidade são conceitos indissociáveis. Nesse sentido:

Não basta que a Constituição Federal dispor sobre a proteção das pessoas. É necessário que o Estado garanta a elas uma existência digna (art. 1º, inciso III da Constituição Federal) e o seu bem estar (art. 3º, inciso IV) somente é possível com um meio ambiente saudável, direito reconhecido como fundamental. (MAIDANA; RIBEIRO, 2009, p. 7399).

Posto isto, considerando que a atuação do Poder Público tem de observar os ditames da preservação dos valores ecológicos, a chegada dos patinetes elétricos ao país deveria ser incentivada, e não obstaculizada. Infelizmente, o Brasil ainda carece de empresas produtoras desta inovação tecnológica e, por isso, existe a necessidade de trazê-la do exterior.

Ficou claro no tópico anterior que, conquanto a busca por esta novidade tenha crescido

²⁵ Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

- I - a soberania;
- II - a cidadania;
- III - a dignidade da pessoa humana;
- IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;
- V - o pluralismo político.

²⁶ Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

- I - construir uma sociedade livre, justa e solidária;
- II - garantir o desenvolvimento nacional;
- III - erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais;
- IV - promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.

no Brasil, a elevada tributação sobre a importação destes produtos impede que a procura seja maior. E não deveria ser assim. Como dito, a preservação ambiental é medida que se impõe para se concretizar os preceitos constitucionalmente assegurados. Portanto, é nesse sentido que deve se nortear a atividade estatal, especialmente a tributação.

A política tributária não se restringe à arrecadação de receitas e recursos financeiros do setor privado para a manutenção do Estado. Ela vai além. Por meio daquilo que se chama “extrafiscalidade”, é possível ao Poder Público utilizar-se de mecanismos fiscais para intervir mais efetivamente na ordem econômica do país, estimulando ou desestimulando comportamentos, seja pela concessão de incentivos ou majoração de tributos, não só para regular o mercado, mas principalmente para assegurar o bem-estar social. Nos dizeres de Maidana e Ribeiro (2009, p. 7398)

A Constituição Federal de 1988 determina como uma das metas a serem atingidas pelo Estado brasileiro a promoção do desenvolvimento nacional e a justiça social. Assim, a tributação no Brasil configura um instrumento poderoso da ação estatal sobre a economia, o que dá grande importância às técnicas extrafiscais adotadas, tendo em vista a realização das metas de desenvolvimento e justiça social.

O Estado brasileiro, ao estabelecer como um dos seus princípios fundamentais fazer justiça social e diminuir as desigualdades econômicas tornou necessária a sua intervenção nas relações sociais para atingir esses objetivos. Assim, a extrafiscalidade adquire singular importância.

O Poder Público tem na extrafiscalidade tributária uma maneira de conciliar desenvolvimento econômico e defesa do meio ambiente, vez que a Constituição Federal estabelece no art. 170, incisos III e VI combinados com o art. 225, a busca pelo desenvolvimento sustentável.

Torres (1999, p. 135) define a extrafiscalidade como sendo a “utilização do tributo para obter certos efeitos na área econômica e social, que transcendem à mera finalidade de fornecer recursos para atender às necessidades do tesouro”²⁷. Em seu turno, Carvalho (2015, p. 258) sustenta que a extrafiscalidade consiste no “uso de fórmulas jurídico-tributárias para a obtenção de metas que prevalecem sobre os fins simplesmente arrecadatórios de recursos monetários”.

A extrafiscalidade transcende o fim meramente arrecadatório do tributo para fazer frente às despesas públicas. Ela tem como finalidade precípua a salvaguarda dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, incluindo-se aqui a proteção do meio ambiente. Nos ensina Vita (2011, p. 6853):

No caso do direito tributário, estas formas de incentivar certos comportamentos ou certas necessidades do sistema são elaboradas através do mecanismo da chamada

²⁷ TORRES, Ricardo Lobo. Tratado de Direito Constitucional Financeiro e Tributário. v. III: *Os Direitos Humanos e a Tributação: imunidades e isonomia*. Rio de Janeiro: Renovar, 1999. p. 135.

extrafiscalidade, que consistiria em maximizar a função indutora dos tributos em detrimento a sua função arrecadatória (fiscalidade).

Nestes casos, a extrafiscalidade pode atuar como forma de induzir práticas compatíveis com a preservação dos direitos humanos fundamentais como o desenvolvimento do meio ambiente e garantia de direitos sociais.

São vários os exemplos de utilização da extrafiscalidade como forma de assegurar os preceitos constitucionais, como é o caso do desenvolvimento do nordeste brasileiro, área de atuação da SUDENE – Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste, região que vem crescendo economicamente muito devido à concessão de incentivos fiscais, como: a isenção de IRPJ para as pessoas jurídicas titulares de projetos de implantação, modernização, ampliação ou diversificação de empreendimentos, para as atividades de fabricação de máquinas, equipamentos, instrumentos e dispositivos baseados em tecnologia digital, voltados para o programa de inclusão digital; redução de 75% do IRPJ para novos empreendimentos; reinvestimentos do IRPJ para as pessoas jurídicas com empreendimentos em operação na área de atuação da Sudene, com o reinvestimento de 30% (trinta por cento) do Imposto devido, em projetos de modernização ou complementação de equipamento, até o ano de 2018 (SUDENE, 2017).

Temos, outrossim, a Zona Franca de Manaus situada no norte do país, na Amazônia Ocidental (Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima), cujo desenvolvimento econômico decorre praticamente dos incentivos fiscais que ela possui, que são muitos. Quanto aos tributos federais, as empresas lotadas na ZFM têm redução de até 88% do Imposto de Importação sobre os insumos destinados à industrialização, isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados, redução de 75% do Imposto de Renda de Pessoa Jurídica e isenção da contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins nas operações internas na Zona Franca de Manaus. Com relação aos tributos estaduais, os empresários são agraciados com a restituição parcial ou total, variando de 55% a 100% – dependendo do projeto – do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) (SUFRAMA, c2014).

Claro que o intuito arrecadatório do tributo também é de extrema relevância para o Estado, mesmo porque a sua receita é que custeia os gastos públicos. No entanto, há vezes em que a mera imposição tributária não é suficiente para o Estado alcançar os objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, como é o caso dos patinetes elétricos, inovação tecnológica sustentável, cuja vinda ao Brasil deveria ser incentivada ao invés de ser

desestimulada pela pesada carga tributária incidente na sua importação.

Justamente por se tratar de uma novidade tecnológica de caráter sustentável – que não danifica o meio ambiente – a qual vem sendo utilizada como alternativa de meio de transporte, substituindo os veículos poluidores, o Estado deveria fomentar o uso dos patinetes. Dito de outro modo, contrariamente à elevada tributação sobre a importação dessa tecnologia sustentável, deveria o Poder Público utilizar-se da extrafiscalidade, concedendo incentivos fiscais para estimular a sua chegada ao país, com vistas à concretização do desenvolvimento nacional.

Na legislação podemos encontrar alguns exemplos do fomento à utilização de veículos sustentáveis, como é o caso da Lei nº 13.755 de 10 de dezembro de 2018, que instituiu o Programa Rota 2030. Temos, outrossim, projetos de lei nesse sentido inclusive em âmbito estadual, como o PL nº 468/2019 proposto pelo governo do Paraná, que visa zerar a alíquota de IPVA de veículos elétricos.

Pertinente citar também o recente Projeto de Lei nº 349/2019, de autoria do deputado federal Felipe Carreras – PSB/PE, que propõe a redução da alíquota do imposto sobre produtos industrializados para os ciclomotores situados na posição 8711.60.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul, classificação fiscal onde se encontra o patinete elétrico.

Sabendo-se que a poluição ambiental é uma triste realidade que vem se agravando a cada dia; que são incontáveis os efeitos negativos provenientes do desrespeito ao meio ambiente (aumento da temperatura global, perda de habitats naturais e de espécies, a diminuição de calotas polares e o aumento do nível do mar, doenças cardiorrespiratórias, mortalidade prematura, etc.); que é de suma importância a preservação dos valores ecológicos para que haja, de fato, desenvolvimento, afinal, é deles que o homem extrai a sua sobrevivência; que o patinete elétrico vem sendo adotado como alternativa de meio de transporte sustentável, substituindo os veículos movidos à queima de combustíveis fósseis, responsáveis por 25% das emissões globais de gases do efeito estufa que agravam o aquecimento global e maior causadores da poluição do ar, por que não incentivar a sua vinda ao Brasil?

Considerações Finais

A poluição ambiental é um assunto antigo e uma triste realidade que vem se agravando a cada dia;

São incontáveis os efeitos negativos provenientes do desrespeito ao meio ambiente. As

consequências do aquecimento global e da poluição do ar, por exemplo, são assustadoras. O primeiro implica na perda de habitats naturais e de espécies, e na diminuição de calotas polares e no aumento do nível do mar; a segunda, em doenças cardiorrespiratórias, mortalidade prematura, etc.);

Os meios de transporte são responsáveis por 25% das emissões globais de gases do efeito estufa que agravam o aquecimento global e maior causadores da poluição do ar;

O patinete elétrico é uma inovação tecnológica prática, econômica e, sobretudo, sustentável, que vem sendo utilizada em substituição àqueles veículos emissores de poluentes;

O meio ambiente ecologicamente equilibrado, além de ser um direito fundamental de todos, também é tido como fundamento e objetivo da República Federativa do Brasil;

A Constituição Federal prevê expressamente em seus artigos 225 e 170 que a defesa do meio ambiente deve ser tida como princípio orientador das condutas da coletividade e do Poder Público;

Nesse contexto, a vinda dos patinetes elétricos deve ser estimulada, não obstaculizada.

Por meio da política extrafiscal, deve o Estado atuar de forma a incentivar a chegada dessa tecnologia que não degrada o meio ambiente, justamente para que haja, de fato, desenvolvimento.

EXTRAFISCALITY – SUSTAINABLE DEVELOPMENT AND THE TAXATION OF E-SCOOTERS IN FOREIGN TRADE OPERATIONS

Abstract: The purpose of this paper is to analyze the tax burden on foreign trade operations involving electric scooters, which have been used as means of transport in large Brazilian centers, especially for their practicality, economy and sustainability. This new technology available for purchase in the Brazilian market largely comes from China and abroad and, although the search for this novelty has gradually increased in our country, the fact is that the high taxation on imports hinders the growth of this important follow-up not only for Brazil, but for the world, mainly considering the situation in which the environment is found. It is hoped that this research will draw the attention of the Public Power to a reanalysis of the tax incidence on operations involving the benefit of the global collectivity, as is the case of the electric scooters importation. For the elaboration of this work, methods were used such as legislative searches from the constitutional text and infraconstitutional laws, as well as doctrines, jurisprudence and search of information in the mass media.

Keywords: environment; sustainable development; electric scooters; tax; extrafiscality.

Referências

AMARAL, Paulo Henrique do. **Direito tributário ambiental**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ. **Projeto de Lei nº 468/2019**. Altera e acrescenta dispositivos à Lei nº 14.260, de 22 de dezembro de 2003, que estabelece normas sobre o tratamento tributário pertinente ao imposto sobre a propriedade de veículos automotores. [2019]. Disponível em: http://portal.assembleia.pr.leg.br/modules/mod_legislativo_arquivo/mod_legislativo_arquivo.php?leiCod=84599&tipo=I. Acesso em: 19 jul. 2019.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2019]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 19 jul. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009**. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Brasília, DF: Presidente da República, [2018]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm. Acesso em: 19 jul. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 7.212, de 15 de junho de 2010**. Regulamenta a cobrança, fiscalização, arrecadação e administração do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI. Brasília, DF: Presidente da República, [2013]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/d7212.htm. Acesso em: 19 jul. 2019.

BRASIL. **Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996**. Lei Kandir. Brasília, DF: Congresso Nacional, [2010]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp87.htm. Acesso em: 19 jul. 2019.

BRASIL. **Lei nº 5.172, de 25 de outubro 1966**. Institui o Código Tributário Nacional. Brasília, DF: Congresso Nacional, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/5172.htm. Acesso em: 19 jul. 2019.

BRASIL. **Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004**. Dispõe sobre a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social incidentes sobre a importação de bens e serviços e dá outras providências. Brasília, DF: Congresso Nacional, [2018]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/110.865.htm. Acesso em: 19 jul. 2019.

BRASIL. **Lei nº 13.755 de 10 de dezembro de 2018**. Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil; institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística; dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas; e altera as Leis nº 9.440, de 14 de março de 1997, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, 10.865, de 30 de abril de 2004, 9.826, de 23 de agosto de 1999, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, e 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e o Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967.

Brasília, DF: Congresso Nacional, [2018]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13755.htm. Acesso em: 19 jul. 2019.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Efeito Estufa e Aquecimento Global**. Brasília, DF: Ministério do Meio Ambiente, 02 maio 2012. Disponível em <http://www.mma.gov.br/informma/item/195-efeito-estufa-e-aquecimento-global>. Acesso em: 19 jul. 2019.

BRASIL. Receita Federal. **Solução de Consulta Cosit nº 98114, de 30 de abril de 2018**. Código NCM: 8711.60.00 Mercadoria: Aparelho de duas rodas independentes situadas lado a lado, de propulsão elétrica, pesando 12 kg, medindo 58,4 cm x 18,6 cm x 17,8 cm, concebido para o transporte de uma pessoa em vias de circulação de baixa velocidade, com capacidade mínima de 20 kg e máxima de 100 kg, com tecnologia que permite ao condutor manter-se de pé enquanto um sistema composto de sensores giroscópicos e de um conjunto de microprocessadores embutidos mantém o equilíbrio, tanto do veículo como do condutor. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 14, 08 maio 2018.

BRASIL. Secretário da Receita Federal. **Instrução Normativa nº 327, de 09 de maio de 2003**. Estabelece normas e procedimentos para a declaração e o controle do valor aduaneiro de mercadoria importada. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 12, 14 maio 2003. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=15217&visao=original>. Acesso em: 19 jul. 2019.

BYD. Chassis de ônibus 100% elétricos. **Transporte público sem poluição**. [2015?]. Disponível em: <http://www.byd.ind.br/onibus/>. Acesso em: 19 jul. 2019.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Projeto de Lei nº 349, de 05 de fevereiro de 2019**. Altera a alíquota do IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados dos ciclomotores na posição 8711.60.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM. Brasília, DF, 2019. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=863708874EFE03A367801FB02E7A3696.proposicoesWebExterno1?codteor=1707268&filename=PL+349/2019. Acesso em: 19 jul. 2019.

CARVALHO, Paulo de Barros. **Direito tributário: linguagem e método**. 6º ed. São Paulo: Noeses, 2015.

CHIBA, Mie Francine. **Veículos elétricos: vantagens para o bolso e para o trânsito**. Folha de Londrina, Londrina, 23 mar. 2019. Mobilidade Urbana. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/economia/veiculos-eletricos-vantagens-para-o-bolso-e-para-o-transito-2936571e.html>. Acesso em: 22 jun. 2019.

DERANI, Cristiane. **Direito ambiental econômico**, 2ª ed. São Paulo: Max Limonad, 2001.

ELALI, André. **Tributação e regulação econômica**. São Paulo: MP, 2007.

FERREIRA, Jussara Suzi Assis Borges Nasser; RIBEIRO, Maria de Fátima de. O papel do Estado no Desenvolvimento Econômico Sustentável: Reflexões sobre a Tributação Ambiental como Instrumento de Políticas Públicas. In: TORRES, Heleno Taveira (org.). **Direito tributário ambiental**. São Paulo: Malheiros, 2005.

MAIDANA, Ana Paula Duarte Ferreira; RIBEIRO, Maria de Fátima. A constitucionalidade da tributação extrafiscal sócio-ambiental: reflexos na intervenção da ordem econômica e social. Trabalho publicado nos **Anais do XVIII Congresso Nacional do CONPEDI**, São Paulo, 2009.

MASSIGNAN, Fernando Bortolon; SILVEIRA, Paulo Caliendo da. Desenvolvimento sustentável e extrafiscalidade: o dever de intervenção estatal na economia para concretização de valores sustentáveis. **Revista Direito Ambiental e sociedade**, Caxias do Sul, v. 7, n. 1, 2017.

OPAS, Organização Pan-Americana da Saúde. **Dez ameaças à saúde que a OMS combaterá em 2019**. Brasília, DF: Organização Pan-Americana da Saúde, 15 jan. 2019. Disponível em: https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5848:dez-ameacas-a-saude-que-a-oms-combatera-em-2019&Itemid=875. Acesso em: 19 jul. 2019.

ONU, Organização das Nações Unidas. **América Latina ahorraría US\$ 64.000 millones en combustibles si 22 ciudades migran al transporte público eléctrico en la próxima década**. [s. l.]: ONU, 16 nov. 2017. Disponível em: <https://www.unenvironment.org/es/news-and-stories/reportajes/america-latina-ahorraria-us-64000-millones-en-combustibles-si-22>. Acesso em: 19 jul. 2019.

ONU, Organização das Nações Unidas. **A ONU e a mudança climática**. [s. l.]: ONU, [2019?]. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/acao/mudanca-climatica/>. Acesso em: 19 jul. 2019.

ONU, Organização das Nações Unidas. **Cinco razões pelas quais você deve se preocupar com a poluição do ar**. [s. l.]: ONU, 5 jun. 2019. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/cinco-raoes-pelas-quais-voce-deve-se-preocupar-com-a-poluicao-do-ar/>. Acesso em: 19 jul. 2019.

ONU, Organização das Nações Unidas. **É necessário combater poluição do ar para salvar vidas e o planeta, diz chefe da ONU**. [s. l.]: ONU, 5 jun. 2019. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/e-necesario-combater-poluicao-do-ar-para-salvar-vidas-e-o-planeta-diz-chefe-da-onu/>. Acesso em: 19 jul. 2019.

ONU, Organização das Nações Unidas. **Ônibus elétricos colocam Chile no caminho de um futuro mais sustentável**. [s. l.]: ONU, 28 maio 2019. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/onibus-eletricos-colocam-chile-no-caminho-de-um-futuro-mais-sustentavel/>. Acesso em: 19 jul. 2019.

ONU, Organização das Nações Unidas. **Transporte sustentável é destaque na conferência do clima da ONU**. [s. l.]: ONU, 7 dez 2018. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/transporte-sustentavel-e-destaque-na-conferencia-do-clima-da-onu/>. Acesso em: 19 jul. 2019.

SPAGOLLA, Vânia Senegalia Morete. Tributação ambiental e sustentabilidade. In: FERREIRA, Jussara Suzi Assis Borges Nasser; RIBEIRO, Maria de Fátima (org.). **Empreendimentos Econômicos e Desenvolvimento Sustentável**. São Paulo: Arte & Ciência, 2008.

SUDENE, Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste. **Redução de 75% do IRPJ para novos empreendimentos**. Recife: SUDENE, 27 jan. 2017. Disponível em: <http://www.sudene.gov.br/incentivos-fiscais/reducao-de-75-do-irpj-para-novos-empresendimentos>. Acesso em: 25 jun. 2019.

SUFRAMA, Superintendência da Zona Franca de Manaus – **SUFRAMA. MODELO ZONA FRANCA – Incentivos**. Manaus: SUFRAMA, c2014. Disponível em: http://www.suframa.gov.br/zfm_incentivos.cfm. Acesso em: 25 jun. 2019.

TORRES, Ricardo Lobo. **Tratado de Direito Constitucional Financeiro e Tributário**. v. III: Os Direitos Humanos e a Tributação: imunidades e isonomia. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

VITA, Jonathan Barros. Isonomia, capacidade contributiva e direitos humanos: nova chave de leitura para a tributação. Trabalho publicado nos **Anais do XX Congresso Nacional do CONPEDI**, Vitória, 2011.

WWF, World Wide Fund for Nature. **Novo relatório do IPCC sobre aquecimento de 1,5°C pede mais esforços para ação climática**. [s. l.]: WWF, 8 out. 2018. Disponível em: <https://www.wwf.org.br/?67822/Relatrio-do-IPCC-2018-sobre-aquecimento-global-de-15C-incipita-mais-esforos-para-ao-climtica-global>. Acesso em: 19 jul. 2019.

XIAOMI. Mi Electric Scooter. **Especificações**. [ca. 2019]. Disponível em: <https://www.mi.com/br/mi-electric-scooter/specs/>. Acesso em: 19 jul. 2019.